

Máster Título Propio

Derecho Marítimo y Portuario





Máster Título Propio Derecho Marítimo y Portuario

- » Modalidad: **online**
- » Duración: **12 meses**
- » Titulación: **TECH Global University**
- » Acreditación: **60 ECTS**
- » Horario: **a tu ritmo**
- » Exámenes: **online**

Acceso web: www.techtitute.com/derecho/master/master-derecho-maritimo-portuario

Índice

01

Presentación

pág. 4

02

Objetivos

pág. 8

03

Competencias

pág. 12

04

Dirección del curso

pág. 16

05

Estructura y contenido

pág. 22

06

Metodología

pág. 36

07

Titulación

pág. 44

01

Presentación

Con esta capacitación, de alto nivel, el alumno profundizará en el Derecho Marítimo y Portuario, en las organizaciones internacionales autoras de los principales convenios de Derecho marítimo, en la marina mercante y las embarcaciones de recreo. Este programa pretende recoger los conocimientos más avanzados en Derecho Marítimo, abordándolo desde su concepto, fuentes y ámbito de aplicación. Una especialización única, que presenta al alumno las normas reguladoras de la navegación marítima más importantes hasta la fecha.





“

Este Máster título propio te ofrece contenido actualizado, práctico y veraz, de modo que impulsará tu carrera como jurista, especializándote en Derecho Marítimo y Portuario”

Con un enfoque especialmente práctico, este Programa dotará al alumno de un sólido conocimiento en Derecho Marítimo y Portuario, de forma dinámica, mediante la constante actualización tanto de la legislación, como de la práctica y el enfoque de las materias, realizado por un profesorado compuesto por profesionales activos y especializados en esta rama del Derecho. La constante referencia al ámbito internacional, tanto de los convenios como de las instituciones esenciales de este sector, completarán la excelente capacitación de los alumnos.

El contenido del Máster título propio, está planteado de tal forma que el profesional jurista se vea favorecido en el desarrollo de las competencias, permitiendo la toma de decisiones con mayor precisión y destreza en entornos desconocidos.

Un plan especialmente enfocado en la mejora laboral del perfil jurista, promoviendo que el alumno alcance la excelencia en Derecho Marítimo y Portuario. Un programa que entiende sus necesidades, mediante un contenido innovador, basado en las últimas tendencias, y apoyado por la mejor metodología educativa. Un claustro excepcional, que otorgará competencias para resolver situaciones críticas de forma creativa y eficiente.

Aquellos alumnos matriculados en este Máster título propio, estarán altamente cualificados para resolver con destreza cualquier problema que pueda surgir dentro de la actividad portuaria, además de identificar las especialidades procesales recogidas en la Ley de Navegación Marítima. Tendrán a su disposición un amplio repertorio de materiales en distintos formatos: desarrollo teórico, presentaciones PPT, varios vídeos explicativos o "píldoras" didácticos, casos y pruebas de nivel tipo test. Todo ello permitirá a los alumnos una elevada dosis de flexibilidad, que le permitirá compaginar la realización de este Máster título propio, con otros menesteres personales o profesionales.

Este Máster título propio, puede ser de utilidad para alumnos que busquen una capacitación inicial de postgrado, en busca de una especialización en Derecho Marítimo y Portuario, o bien para personas que estén desarrollando su profesión en esta parcela y decidan ponerse al día estudiando un Máster totalmente actualizado y que recoge todas las novedades vigentes hasta la fecha de su lanzamiento y que, además, mantiene el compromiso de actualización permanente para incluir todas las futuras reformas.

Este **Máster Título Propio en Derecho Marítimo y Portuario** contiene el programa educativo más completo y actualizado del mercado. Las características más destacadas de la capacitación son:

- ♦ El desarrollo de casos prácticos, presentados por expertos en Derecho Marítimo y Portuario
- ♦ Los contenidos gráficos, esquemáticos y eminentemente prácticos, con los que están concebidos, recogen una información científica y práctica sobre aquellas disciplinas indispensables para el ejercicio profesional
- ♦ Los ejercicios prácticos donde realizar el proceso de autoevaluación para mejorar el aprendizaje
- ♦ Su especial hincapié en metodologías innovadoras en Derecho Marítimo y Portuario
- ♦ Las lecciones teóricas, preguntas al experto, foros de discusión de temas controvertidos y trabajos de reflexión individual
- ♦ La disponibilidad de acceso a los contenidos desde cualquier dispositivo, fijo o portátil, con conexión a internet



Matricúlate en el Máster título propio en Derecho Marítimo y Portuario, y aporta mayor solidez y especialización a tu perfil como jurista"

“

Esta capacitación cuenta con el mejor material didáctico, lo que te permitirá un estudio contextual que te facilitará el aprendizaje”

No dejes pasar la oportunidad de realizar este Máster título propio en Derecho Marítimo y Portuario con nosotros. Es la oportunidad perfecta para avanzar en tu carrera.

Incluye, en su cuadro docente, a profesionales pertenecientes al ámbito del Derecho Marítimo y Portuario, que vierten en esta especialización la experiencia de su trabajo, además de reconocidos especialistas de sociedades de referencia y universidades de prestigio.

Su contenido multimedia, elaborado con la última tecnología educativa, permitirá al profesional un aprendizaje situado y contextual, es decir, un entorno simulado que proporcionará una capacitación inmersiva, programada para entrenarse ante situaciones reales.

El diseño de este programa se centra en el Aprendizaje Basado en Problemas, mediante el cual el profesional deberá tratar de resolver las distintas situaciones de práctica profesional, que se le planteen a lo largo del curso académico. Para ello, el profesional contará con la ayuda de un novedoso sistema de vídeo interactivo, realizado por reconocidos expertos en Derecho Marítimo y Portuario y con gran experiencia.



02

Objetivos

Este programa está diseñado para afianzar las capacidades en Derecho Marítimo y Portuario, además de desarrollar nuevas competencias y habilidades que serán indispensables en el desarrollo profesional. Tras cursar el programa, el alumno será capaz de tomar decisiones de carácter global, con una perspectiva innovadora y una visión internacional.

Nuestro contenido se transformará en apoyo imprescindible para que el alumno matriculado, adapte esta capacitación dinámica y detallada, en la mejor herramienta para ejercer su profesión.





“

Uno de nuestros objetivos fundamentales es ayudarte a desarrollar las competencias esenciales para dirigir, de forma estratégica, la actividad profesional”

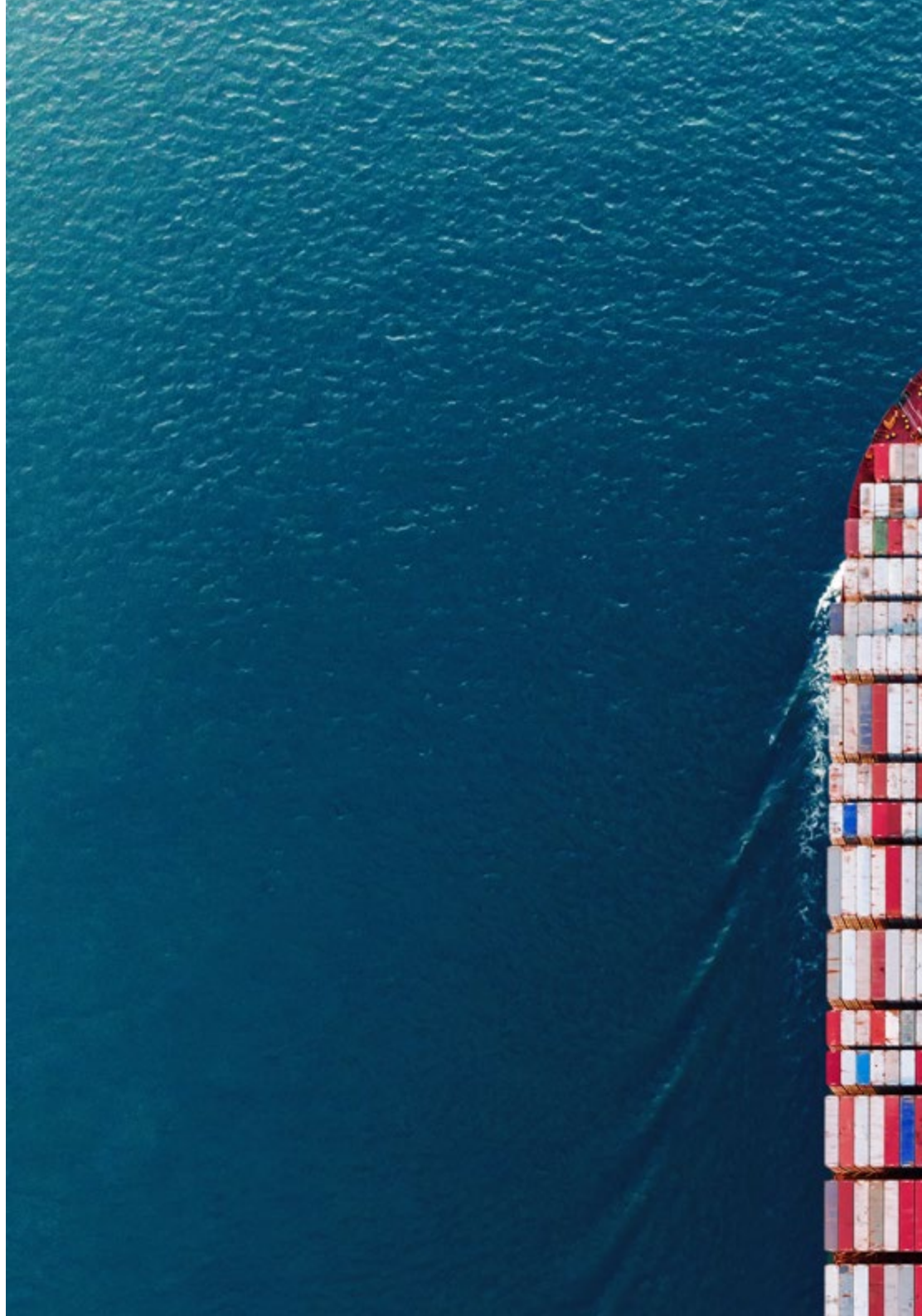


Objetivo general

- ♦ Resolver con habilidad y autonomía cualquier problema que surja dentro de la actividad portuaria, además de conocer y gestionar las distintas especialidades procesales que encierra la Ley de Navegación Marítima



El Máster título propio en Derecho Marítimo y Portuario ampliará tus conocimientos y habilidades, aportando mayor solidez a tu perfil profesional”





Objetivos específicos

Módulo 1. Derecho marítimo y ordenación administrativa de la navegación

- ◆ Desarrollar los conocimientos adquiridos en derecho marítimo, tanto en la administración como en la empresa
- ◆ Enfrentarse a problemas que pueden surgir de la actividad del buque
- ◆ Conocer en detalle las distintas situaciones en las que una embarcación de recreo se enfrenta a la legislación marítima

Módulo 2. Derecho portuario

- ◆ Profundizar en el derecho portuario, analizando la organización administrativa, régimen de planificación portuaria y seguridad portuaria
- ◆ Conocer el régimen económico del sistema portuario, así como los diferentes servicios en los puertos de interés general
- ◆ Diferenciar puertos económicos y puertos deportivos

Módulo 3 . Los vehículos de la navegación y sujetos de la navegación

- ◆ Identificar los principales tipos de vehículos de la navegación y sus particularidades según el tipo de tráfico y/o actividad a la que se destinan
- ◆ Entender la relevancia de la nacionalidad/bandera y de los registros marítimos a efectos jurídico-privados y público-administrativos
- ◆ Conocer la documentación fundamental exigible a buques y naveros por la normativa española y los principales convenios marítimos internacionales
- ◆ Profundizar en las características principales del contrato de reparación naval, resaltando sus particularidades y diferencias con los contratos de nueva construcción
- ◆ Comprender el proceso de compraventa de buques y analizar los principales intereses y riesgos de comprador y vendedor
- ◆ Entender el complejo sistema de garantías reales y personales utilizadas para la obtención del crédito necesario para la financiación de la construcción o la compraventa de buques

Módulo 4. Construcción naval

- ♦ Analizar los diversos intereses de astilleros y armadores en la contratación de buques y artefactos navales de nueva construcción
- ♦ Entender el papel fundamental de los seguros durante todo el proceso de construcción naval
- ♦ Describir los principales mecanismos financieros de apoyo oficial a la construcción naval
- ♦ Conocer las características principales del contrato de nueva construcción, resaltando sus particularidades y diferencias con los contratos de reparación naval
- ♦ Entender el complejo sistema de garantías reales y personales utilizadas para la obtención del crédito necesario para la financiación de la construcción o la compraventa de buques

Módulo 5. Los Contratos de utilización del buque

- ♦ Profundizar en la redacción de contratos de explotación del buque, el análisis de costes y riesgos, la elección de tipo de contrato y la elección de cláusulas adicionales dependiendo del tipo de negocio o carga
- ♦ Comparar los distintos formularios y pólizas tipo y legislaciones aplicables, resolución de los conflictos que puedan surgir en la interpretación y ejecución cada tipo contractual
- ♦ Profundizar en los tipos de contratos, analizando los costes asociados a operaciones de exportación e importación

Módulo 6. Contratos auxiliares y otros contratos de la navegación

- ♦ Identificar los principales tipos de contratos auxiliares de la navegación
- ♦ Conocer las características principales del contrato de gestión naval, el contrato de consignación de buques, el contrato de practicaje y el contrato de manipulación portuaria
- ♦ Describir las principales funciones de cada actividad auxiliar
- ♦ Entender el régimen jurídico y de responsabilidad de cada uno de los contratos auxiliares de la navegación



Módulo 7. Accidentes de la navegación

- ◆ Identificar cuando surgen responsabilidades con motivo de un abordaje y cuando se puede retener un cargamento para que su propietario o asegurador garanticen su contribución a la avería gruesa
- ◆ Dilucidar si una ayuda a un buque con problemas puede considerarse como salvamento del buque y de su cargamento, con derecho a premio por la asistencia
- ◆ Saber qué hacer cuando un buque naufraga o se hunde, que derechos hay sobre el mismo, y que obligaciones surgen de ello, como desenvolverse cuando se produce una contaminación por un buque, a quien exigir responsabilidades y que se puede esperar de los intereses del buque y sus aseguradores
- ◆ Delimitar los créditos marítimos respecto de los que el deudor puede limitar su deuda y saber cuándo no puede hacerlo

Módulo 8. El seguro marítimo

- ◆ Trabajar con familiaridad todos los tipos de contratos de seguro y pólizas de P&I que se manejan en derecho marítimo o de la navegación y portuario, tanto desde el lado de los interesados en el seguro como propietarios, financieros, armadores o navieros, fletadores o cargadores, bróker o intermediarios, etc.
- ◆ Ampliar el conocimiento de los puntos que deben considerarse en la contratación del seguro, así como en la gestión del siniestro

Módulo 9. Especialidades procesales

- ◆ Identificar las especialidades procesales recogidas en la Ley de Navegación Marítima: especialidades en materia de jurisdicción y competencia, embargo preventivo de buques, venta forzosa del buque y procedimiento para limitar la responsabilidad por créditos marítimos
- ◆ Analizar todas y cada una de estas especialidades procesales

Módulo 10. Certificación pública de determinados expedientes de derecho marítimo

- ◆ Identificar los expedientes de certificación pública de derecho marítimo tales como la protesta de mar por incidencias del viaje, la liquidación de avería gruesa, el depósito y venta de mercancías y equipajes en el transporte marítimo o el expediente sobre extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque
- ◆ Analizar todos y cada uno de estos expedientes de certificación pública de Derecho marítimo

03

Competencias

Con el Máster título Propio en Derecho Marítimo y Portuario se adquiere una mayor capacidad autónoma para gestionar adversidades en situaciones nuevas, con herramientas actualizadas y habilidades comunicativas imprescindibles el desarrollo diario. Este programa está diseñado con una visión multidisciplinar para la resolución de conflictos marítimos y portuarios, que permitirá aumentar la competencia del asesor profesional.





“

Especialízate con el Máster título propio en Derecho Marítimo y Portuario. Conviértete en ese perfil jurista altamente cualificado”

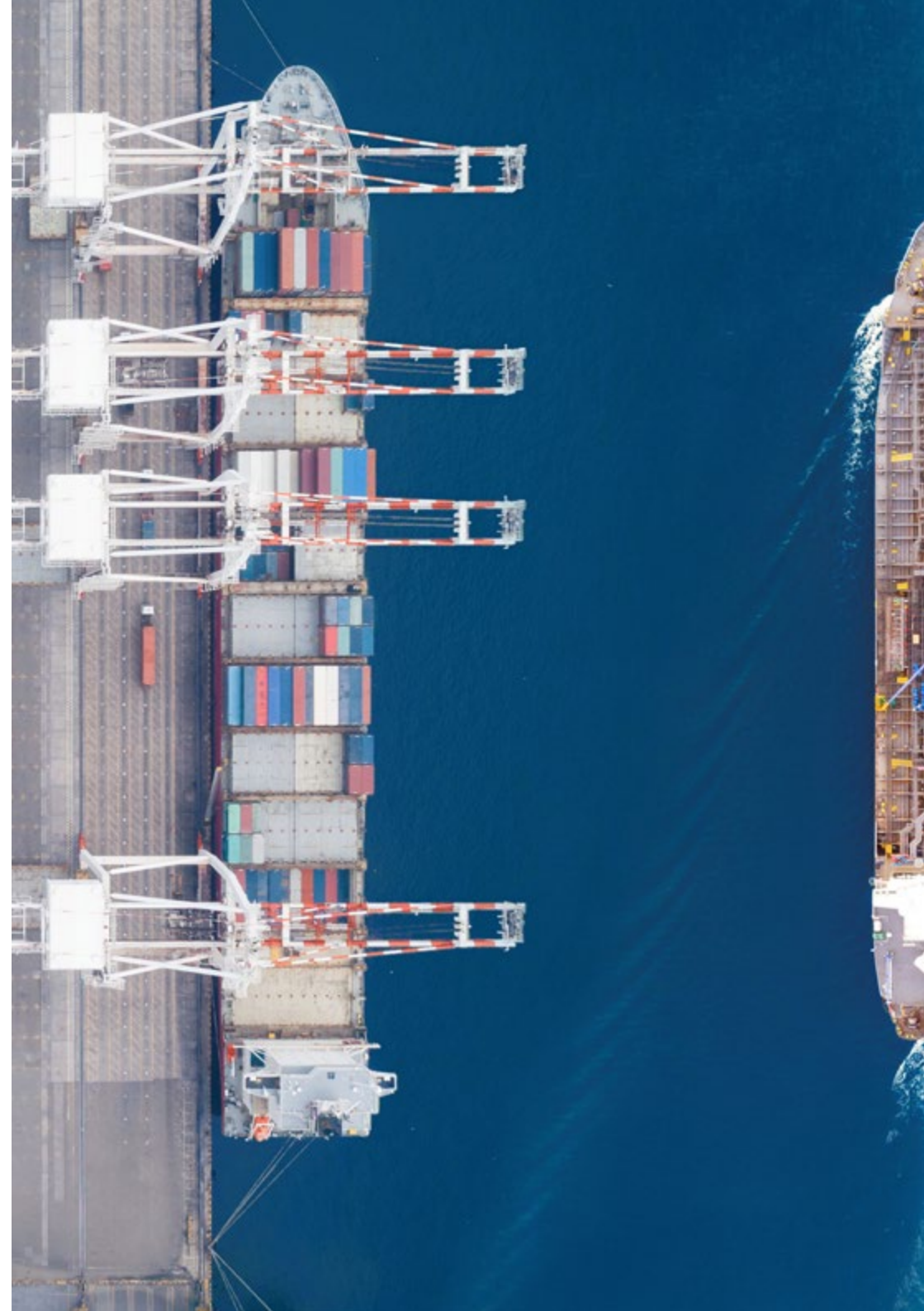


Competencia general

- Saber desenvolverse de manera eficaz ante cualquier situación adversa que exista dentro de la actividad portuaria, además de conocer todos los procedimientos relacionados con la Ley de Navegación Marítima

“

Aprovecha la oportunidad y da el paso para ponerte al día en las últimas novedades en nombre del programa”





Competencias específicas

- ◆ Conocer de manera exhaustiva la legislación marítima, respecto a las embarcaciones de recreo
- ◆ Saber entender y responder a diversas situaciones que se presenten
- ◆ Saber gestionar de forma autónoma cualquier circunstancia relacionada con el usuario y la actividad portuaria diaria
- ◆ Identificar de manera precisa las distintas embarcaciones marítimas, teniendo en cuenta sus peculiaridades
- ◆ Identificar los beneficios y desventajas respecto a la contratación de buques y artefactos navales, teniendo en cuenta el personal técnico necesario para la supervisión y mantenimiento de los mismos
- ◆ Conocer los tipos de contratos que existen y sus principales características, de modo que el alumno sabrá valorar los costes que conlleva las operaciones de exportación e importación
- ◆ Saber deberes y obligaciones a la hora de que un buque tenga un percance; se hunda o naufrague, realizando de forma eficaz y certera, las diferentes acciones para gestionar este tipo de incidentes
- ◆ Ahondar en los tipos de contratos de seguro y pólizas de P&I, que se gestionan dentro del derecho marítimo, capacitando al alumno para que en la práctica, gestione esta documentación de manera autosuficiente
- ◆ Conocer las diferentes especialidades procesales que abarca la Ley de Navegación Marítima, capacitando al profesional jurista, de las herramientas necesarias para la asesoría en Derecho Marítimo y Portuario
- ◆ Saber identificar y analizar los expedientes de certificación pública de Derecho Marítimo, pudiendo resolver cualquier incidencia que surja respecto a las mismas

04

Dirección del curso

Este Máster título propio de TECH está elaborado por grandes expertos en Derecho Marítimo y Portuario. Profesionales con una amplia trayectoria y apasionados por su trabajo. Esta pasión se ve reflejada en el contenido exhaustivo, práctico y dinámico que ofrece este programa sin competencia.

Nuestros alumnos serán preparados por un equipo docente altamente cualificado cuyo principal objetivo es ofrecer sus conocimientos y experiencia, con el fin de adquirir las habilidades necesarias para ejecutar con destreza cualquier situación adversa que se les presente en el ámbito laboral.





“

Nuestro material está elaborado meticulosamente por expertos con gran trayectoria profesional y pasión por su trabajo”

Dirección



D. De San Simón, Luis

- ◆ Socio fundador de San Simón & Duch
- ◆ Abogado en ejercicio, dedicado al Derecho marítimo, de transportes y del seguro desde 1978
- ◆ Miembro Titular del Comité Marítimo Internacional (CMI). Miembro de la Asociación Española de Derecho Marítimo
- ◆ Miembro del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo
- ◆ Miembro de la International Bar Association (IBA) y ex presidente del Sub-Comité A1
- ◆ Ex asesor del Reino de España en International Maritime Organization(IMO). Miembro Honorario del Centro para Estudios Legales de Salzburgo
- ◆ Ex miembro del Comité Asesor del Latin Law institute de Tulane Law School
- ◆ Creador y fundador del International Maritime Law Semminar

Profesores

D. Cerdá, Carlos

- ♦ Director Oficina Valencia de San Simon & Duch
- ♦ Abogado en ejercicio desde 1993
- ♦ Director de la oficina de SAN SIMÓN & DUCH en Valencia
- ♦ Licenciado en Derecho por la Universidad Literaria de Valencia en la especialidad de Derecho privado
- ♦ Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal por ICADE / IPEC

D. Seseña, Carlos

- ♦ Licenciado en Derecho y colaborador de Qvadrigas Abogados
- ♦ Negociación y redacción de contratos de construcción, en el seguimiento de la ejecución de contratos de construcción, subcontratos con suministradores
- ♦ Asesoramiento en la implantación y desarrollo de estructuras de tax lease
- ♦ Asesoramiento en la entrega y registro de buques y negociación y redacción de contratos de garantía

D. Alvar, Gonzalo

- ♦ Socio Fundador de Qvadrigas Abogados
- ♦ Despacho Sinclair, Roche & Temperley de Londres en 1993
- ♦ Responsable de los contratos civiles y militares en Qvadrigas Abogados
- ♦ Especialista en contratación internacional, con amplios conocimientos de los contratos de construcción naval y de los sistemas financiero-fiscales aplicables al sector

D. De San Simón, Diego

- ♦ Abogado en ejercicio desde 2008
- ♦ Licenciado en Derecho
- ♦ Licenciado en Administración y Dirección de Empresas
- ♦ Máster en Liderazgo Humano y Profesional por la Universidad Francisco de Vitoria
- ♦ Máster en Negocio y Derecho Marítimo impartido por el Instituto Marítimo Español (IME) e ICADE Business School de la Universidad Pontificia de Comillas, resultando número 1 de la promoción 2015-2016
- ♦ Asesoramiento jurídico en asuntos de Derecho marítimo, Derecho del transporte incluido terrestre y aéreo, y Derecho de los seguros, tanto en el campo contencioso como en el no contencioso
- ♦ Amplia experiencia en el asesoramiento a armadores, fletadores, Clubs de P&I, transitarios, importadores y exportadores, compañías de seguros, brokers y astilleros
- ♦ Experiencia en el derecho de los negocios, a su vez presta asesoramiento jurídico en asuntos de Derecho mercantil y concursal

D. Rodríguez, Ignacio

- ♦ Director de la oficina de San Simon & Duch en Algeciras
- ♦ Abogado en ejercicio desde 1995
- ♦ Licenciado en Derecho por la Universidad de Navarra
- ♦ Curso de Especialización sobre Derecho Marítimo y Gestión Portuaria
- ♦ Curso de Comisario de Averías impartido por el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante

D. Herreros, Javier

- ♦ Asociado de Quadrigas Abogados
- ♦ Abogado especialista en el asesoramiento a entidades financieras, astilleros y armadores en todo tipo de operaciones de financiación y construcción naval
- ♦ Asesoramiento legal para la estructuración de operaciones de tax lease, redacción y análisis del clausulado de contratos de construcción y todo tipo de garantías de reembolso y de pago, cartas de crédito, hipotecas navales y otras garantías reales, contratos de crédito/préstamo y todo tipo de instrumentos de financiación naval
- ♦ Experiencia en la asistencia en la entrega y registro de buques

D. Duch, Mercedes

- ♦ Socio fundador de San Simón & Duch. Licenciada en Derecho por la Universidad de San Pablo CEU (Universidad Complutense de Madrid). Abogado en ejercicio desde 1992
- ♦ Vicepresidenta de la Asociación Española de Derecho Marítimo
- ♦ Vicepresidenta de The Propeller Club, Port of Madrid y miembro fundador y vocal de WISTA Spain
- ♦ Miembro del consejo asesor de la Sección de Derecho Marítimo y Transporte del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid
- ♦ Profesora del Master de Derecho marítimo IME- ICADE Universidad Pontificia
- ♦ Profesora del Máster Universitario en Abogacía y propio en Derecho Internacional de los Negocios del CEU Universidad Cardenal Herrera en Valencia



D. Abad, Pedro

- ◆ Director de la oficina de Sevilla de San Simón & Duch
- ◆ Máster en Asesoría Jurídica de Empresas por la Universidad de Sevilla; Facultad de Derecho
- ◆ Especialidad en Derecho Marítimo y Gestión Portuaria por el Dpto. de Derecho Mercantil de la Universidad de Navarra
- ◆ Máster en Gestión y Administración Marítimo-Portuaria y Derecho Marítimo por la Universidad de Cádiz
- ◆ Máster en Alta Dirección de Empresas e Instituciones Líderes ADEL, San Telmo Business School, programa del que en la actualidad es Asistente Académico

“

*La calidad de un Máster
título propio desarrollado
para ser una herramienta
útil y accesible, a tu alcance”*

05

Estructura y contenido

El Máster título propio en Derecho Marítimo y Portuario, es un programa que se imparte en formato 100% online, para que el alumno elija el momento y lugar que mejor se adapte a su disponibilidad, horarios e intereses. Un programa que se desarrolla a lo largo de 12 meses y que pretende ser una experiencia única y estimulante, que siembre las bases para alcanzar el éxito profesional.

Un temario completo, cuya competencia no existe, pues seguimos invirtiendo y contando con los mejores expertos para elaborar el contenido más exhaustivo y dinámico para nuestros alumnos.





“

Contamos con el programa científico más completo y actualizado del mercado. Ahora con TECH, marcarás la diferencia”

Módulo 1. Derecho marítimo y ordenación administrativa de la navegación

- 1.1. Derecho Marítimo. La Ley de Navegación Marítima
 - 1.1.1. Introducción a la Ley de Navegación Marítima. La exposición de Motivos
 - 1.1.2. Concepto y fuentes en la Ley de Navegación Marítima
- 1.2. Las Organizaciones Marítimas Internacionales
 - 1.2.1. IMO
 - 1.2.2. OIT-ILO
 - 1.2.3. UNCTAD
 - 1.2.4. CMI
 - 1.2.5. BIMCO
 - 1.2.6. INTERTANKO
- 1.3. Estatuto Jurídico del mar y de los fondos marinos
 - 1.3.1. Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982
- 1.4. Ordenación administrativa de la navegación
 - 1.4.1. Organización administrativa marítima
 - 1.4.2. Distribución de competencias
- 1.5. Estatuto Jurídico de la Marina Mercante en Derecho Español
 - 1.5.1. Explotación naviera y régimen de la navegación
 - 1.5.2. Administración Marítima
 - 1.5.3. Servicio de practicaaje
 - 1.5.4. Régimen de policía
- 1.6. Administración Marítima
 - 1.6.1. Administración central
 - 1.6.2. Administración periférica
 - 1.6.3. Sociedad de salvamento y seguridad marítima
 - 1.6.4. Cuerpos de la marina civil

- 1.7. Servicio de practicaaje
 - 1.7.1. Régimen de gestión
 - 1.7.2. Régimen de protección del personal del servicio de practicaaje
 - 1.7.3. Responsabilidad
- 1.8. Régimen de Policía
 - 1.8.1. Reglamento y funciones
 - 1.8.2. Medidas que garantizan la actividad portuaria y la navegación
- 1.9. Régimen sancionador en materia de Marina Mercante
 - 1.9.1. Infracciones, sanciones y medidas cautelares
 - 1.9.2. El procedimiento administrativo sancionador en materia de marina mercante
 - 1.9.3. Los recursos administrativos y jurisdiccionales
- 1.10. Las embarcaciones de recreo en la Ley de Navegación Marítima
 - 1.10.1. Despacho y fondeo
 - 1.10.2. Aspectos registrales
 - 1.10.3. Presunción de armador
 - 1.10.4. Contrato de construcción, compraventa y reparación
 - 1.10.5. Contrato de arrendamiento de buque
 - 1.10.6. El contrato de chárter náutico
 - 1.10.7. Accidentes de la navegación
 - 1.10.8. Seguro marítimo

Módulo 2. Derecho portuario

- 2.1. Estatuto Jurídico del Régimen Portuario Español
 - 2.1.1. Introducción
 - 2.1.2. La noción de puerto
 - 2.1.3. Fuentes aplicables
- 2.2. Organización administrativa del sistema portuario estatal
 - 2.2.1. Titularidad estatal. Clasificación de puertos. Puertos de interés general
 - 2.2.2. Descentralización portuaria
 - 2.2.3. El organismo público Puertos del Estado
 - 2.2.4. La Autoridad Portuaria

- 2.3. El régimen de planificación portuaria
 - 2.3.1. Instrumentos de planificación
 - 2.3.2. Procedimiento
- 2.4. Medioambiente y seguridad portuaria
 - 2.4.1. Prevención contra la contaminación
 - 2.4.2. Prevención de riesgos derivados del tráfico de mercancías peligrosas
 - 2.4.3. Protección ante actos antisociales y terroristas
- 2.5. El dominio público portuario de titularidad estatal
 - 2.5.1. Actividades, instalaciones y construcciones permitidas
 - 2.5.2. Delimitación de espacios y usos
 - 2.5.3. Autorizaciones y concesiones
 - 2.5.4. El contrato de obra pública portuaria
 - 2.5.5. Régimen económico financiero
- 2.6. La prestación de servicios en los puertos de interés general
 - 2.6.1. Concepto y clasificación
 - 2.6.2. Régimen de prestación de los servicios de interés general
 - 2.6.3. Prestación de servicios comerciales
 - 2.6.4. Servicio de señalización marítima
- 2.7. Régimen económico del sistema portuario de titularidad estatal
 - 2.7.1. Tasas portuarias
 - 2.7.2. Precios privados
- 2.8. El régimen sancionador y de policía en los puertos de interés general
 - 2.8.1. Funciones
 - 2.8.2. Reglamento de explotación y policía
 - 2.8.3. Medidas que garantizan la actividad portuaria
 - 2.8.3.1. Actividades contrarias a la seguridad y libertad en la navegación
 - 2.8.3.2. El hundimiento de buques
 - 2.8.4. Régimen de sancionador
- 2.9. Los puertos autonómicos
- 2.10. Los puertos deportivos

Módulo 3. Vehículos de la navegación y sujetos de la navegación

- 3.1. Buques, embarcaciones y Artefactos Navales
 - 3.1.1. Diferenciación de los vehículos de la navegación
 - 3.1.2. Concepto y naturaleza jurídica del buque
 - 3.1.3. Concepto de embarcación
 - 3.1.4. Concepto de artefacto naval
 - 3.1.5. Buques autónomos: el "Yara Birkeland"
 - 3.1.6. Referencia a las formas de adquisición bajo derecho español
- 3.2. El Registro de buques
 - 3.2.1. Dualidad registral
 - 3.2.2. Principios registrales
 - 3.2.3. El registro de bienes muebles
 - 3.2.4. Registro administrativo
 - 3.2.5. La documentación en los buques nacionales españoles
- 3.3. La Nacionalidad de los buques y sus implicaciones
 - 3.3.1. Abanderamiento de buques
 - 3.3.2. El pabellón nacional
 - 3.3.3. Cambio temporal de pabellón
 - 3.3.4. Régimen de las garantías reales sobre el buque en caso de cambio definitivo de pabellón
 - 3.3.5. Régimen de las garantías reales sobre el buque en caso de cambio temporal de pabellón
 - 3.3.6. Reconocimiento de hipotecas y privilegios sobre buques extranjeros
- 3.4. Seguridad e inspección de buques. El rol de las sociedades de clasificación
- 3.5. El contrato de construcción naval y el contrato de reparación naval
 - 3.5.1. El contrato de construcción naval
 - 3.5.2. El contrato de reparación naval

- 3.6. Compraventa de buques
 - 3.6.1. Marco Normativo. Importancia del Derecho de Formularios
 - 3.6.2. Concepto y elementos
 - 3.6.2.1. Objeto
 - 3.6.2.2. Partes
 - 3.6.2.3. Forma
 - 3.6.3. Adquisición del título de propiedad y eficacia frente a terceros bajo derecho español
 - 3.6.4. Régimen de riesgos y saneamiento bajo derecho español
- 3.7. Derechos de garantía (sobre el buque y referencia a otras garantías)
 - 3.7.1. Hipoteca naval. concepto y marco normativo
 - 3.7.1.1. Efectos
 - 3.7.1.2. Constitución
 - 3.7.1.3. Extensión
 - 3.7.1.4. Ejecución
 - 3.7.1.5. Cancelación
 - 3.7.1.6. Referencia a la hipoteca sobre buque en construcción
 - 3.7.2. Créditos refaccionarios
 - 3.7.3. Derecho de retención
 - 3.7.4. Privilegios marítimos
- 3.8. Sujetos de la navegación
- 3.9. Propietario, armador y naviero
- 3.10. La dotación y el capitán

Módulo 4. Construcción Naval


- 4.1. La naturaleza jurídica del buque en construcción
 - 4.1.1. El buque en construcción como bien mueble
 - 4.1.2. Contrato de compraventa o contrato de obra
 - 4.1.3. Derecho comparado
- 4.2. El contrato de construcción naval en la Ley de Navegación Marítima (I)
 - 4.2.1. Concepto
 - 4.2.2. Forma
 - 4.2.3. Las Partes (Constructor y Comitente) y sus obligaciones
 - 4.2.4. Adquisición del dominio
- 4.3. El contrato de construcción naval en la Ley de Navegación Marítima (I)
 - 4.3.1. Los riesgos sobre el buque en construcción
 - 4.3.2. Incumplimientos de las Partes y ejercicio de acciones
 - 4.3.3. Defectos y vicios. Régimen de responsabilidad del Constructor
- 4.4. Estudio comparado de los principales modelos de contrato de construcción naval
 - 4.4.1. Características principales del modelo AWES
 - 4.4.2. Características principales del modelo BIMCO
 - 4.4.3. Características principales del modelo NSF
 - 4.4.4. Referencia a otros modelos de contrato de construcción
 - 4.4.5. Valoración crítica y comparativa
- 4.5. Aspectos prácticos de la negociación de los Contratos de Construcción Naval
 - 4.5.1. La elección de la ley aplicable: la tradición del derecho inglés
 - 4.5.2. Cláusulas específicas de contenido técnico
 - 4.5.3. Cláusulas específicas de contenido económico
 - 4.5.4. Cláusulas específicas de contenido jurídico

- 4.6. Financiación de buques en construcción
 - 4.6.1. ¿Cómo se financia la construcción de un buque en España?
 - 4.6.1.1. Perspectivas e intereses fundamentales del astillero
 - 4.6.1.2. Perspectivas e intereses fundamentales del armador
 - 4.6.2. Financiación bancaria
 - 4.6.3. Las “ECAs”, el caso español (CESCE)
 - 4.6.4. Instrumentos utilizados en el extranjero
 - 4.6.4.1. Referencia a los mercados de capitales y deuda (emisión de bonos)
 - 4.6.4.2. Referencia al uso de mecanismos de capital riesgo
- 4.7. Mecanismos e instrumentos de apoyo a la construcción de buques
 - 4.7.1. El “Tax Lease”
 - 4.7.2. Referencia al RD 874/2017
 - 4.7.3. Referencia a los sistemas de avales nacionales
 - 4.7.4. Referencia a los instrumentos de apoyo a la I+D+i en el sector naval (el RD 873/2017)
- 4.8. Garantías en la construcción de buques
 - 4.8.1. Garantías bancarias
 - 4.8.1.1. Garantías de reembolso (“Refund guarantees”)
 - 4.8.1.2. Garantías de Cumplimiento (“Performance guarantees”)
 - 4.8.2. Mercado asegurador
 - 4.8.3. Mecanismos alternativos
 - 4.8.3.1. La transmisión de la propiedad del buque en construcción
 - 4.8.3.2. Constitución de garantías reales sobre el buque (hipoteca del buque en construcción e hipoteca mobiliaria sobre determinados equipos)
 - 4.8.3.3. Garantías pignoratias
- 4.9. Los seguros de buque en construcción
 - 4.9.1. Obligación de aseguramiento del constructor
 - 4.9.2. Builder’s Risk Insurance
- 4.10. Entrega y registro de buques de nueva construcción: aspectos prácticos a considerar
 - 4.10.1. Ante el RM
 - 4.10.2. Ante el RBM

Módulo 5. Los contratos de utilización del buque

- 5.1. Introducción
 - 5.1.1. La necesidad económica de la explotación del buque. Gastos inherentes a la titularidad de un buque
 - 5.1.2. Modos de explotación del buque
 - 5.1.3. Sujetos implicados
 - 5.1.4. Algunas cifras mundiales ¿Globalización?
- 5.2. El contrato de arrendamiento de buque I
 - 5.2.1. Características generales. Concepto de bareboat charter
 - 5.2.1.1. El concepto de gestión náutica
 - 5.2.1.2. El capitán y la dotación
 - 5.2.2. Objeto del contrato
 - 5.2.3. Definición de buque
 - 5.2.4. El precio
 - 5.2.5. El arrendamiento como modo de financiación del buque
 - 5.2.5.1. La forma del contrato
 - 5.2.6. Pólizas de fletamento. Derecho de los formularios
 - 5.2.7. Especial referencia al Registro de Bienes Muebles
- 5.3. El contrato de arrendamiento de buque II
 - 5.3.1. Obligaciones de las partes: el arrendador o propietario
 - 5.3.1.1. La entrega del buque en estado de navegabilidad. Sociedades de clasificación
 - 5.3.1.2. La enajenación del buque estando vigente el contrato
 - 5.3.2. Obligaciones de las partes: el arrendatario
 - 5.3.2.1. Obligación de mantenimiento del buque. Certificados
 - 5.3.2.2. Obligación de restituir el buque
 - 5.3.3. Obligación de mantener indemne al arrendador. Breve referencias a los privilegios marítimos
 - 5.3.3.1. Interrupción en el uso y explotación del buque
 - 5.3.3.2. Subarriendo y cesión del contrato
 - 5.3.3.3. Prescripción de acciones

- 5.4. El contrato de arrendamiento de buque III
 - 5.4.1. Análisis de los formularios y modelos de pólizas y contratos de arrendamiento de buques
 - 5.4.2. BIMCO
 - 5.4.3. Otras pólizas de bareboat charter
 - 5.4.4. Seguros cuya contratación corresponde a cada parte
 - 5.4.4.1. Casco y máquina
 - 5.4.4.2. Responsabilidad civil. P&I Clubs
- 5.5. El contrato de fletamento de buques I
 - 5.5.1. Clasificación
 - 5.5.2. Fletamento bajo conocimiento de embarque (c/e)
 - 5.5.2.1. Obligaciones del porteador
 - 5.5.2.1.1. Tiempo y lugar de puesta a disposición del buque
 - 5.5.2.1.2. Custodia y entrega de las mercancías
 - 5.5.2.1.3. Carga, estiba, descarga y desestiba. Clausulas convencionales internacionales
 - 5.5.2.2. Deberes del fletador
 - 5.5.2.2.1. Entrega de la mercancía
 - 5.5.2.2.2. Pago del flete
 - 5.5.2.4. Acciones relativas al impago del flete
 - 5.5.2.5. Plancha y demoras
- 5.6. El contrato de fletamento de buques II
 - 5.6.1. El conocimiento de embarque (c/e)
 - 5.6.1.1. Radiografía del tráfico mundial de carga
 - 5.6.1.2. Concepto y funciones del c/e.
 - 5.6.1.2.1. Contrato de transporte: las reservas
 - 5.6.1.2.2. Título ejecutivo
 - 5.6.1.2.3. Especial referencia a la eficacia traslativa del c/e
 - 5.6.1.3. El c/e electrónico
 - 5.6.2. Otros documentos de transporte
 - 5.6.3. La extinción del contrato de fletamento

- 
- 5.7. El contrato de fletamento de buques III
 - 5.7.1. Estudio de la responsabilidad del porteador marítimo
 - 5.7.1.1. Sujetos de responsabilidad: la figura del transitario
 - 5.7.1.2. Responsabilidad por pérdida o daños de la mercancía
 - 5.7.1.3. Responsabilidad por retraso en la entrega de la mercancía
 - 5.7.1.4. Limitación de responsabilidad del porteador
 - 5.7.1.4.1. Fundamento de la institución
 - 5.7.1.4.2. Convenio de Bruselas// Reglas de la Haya Visby// Reglas de Hamburgo/ Reglas de Rotterdam
 - 5.7.1.5. Protestas y reservas. Evolución jurisprudencial
 - 5.7.1.6. La prescripción de las acciones derivadas del contrato de fletamento bajo c/e
 - 5.7.2. Pólizas de fletamento y conocimiento de embarque. Relación legal. Clausulas Paramount. Pólizas tipo. Formularios
 - 5.8. El contrato de pasaje
 - 5.8.1. Concepto
 - 5.8.2. Especial referencia a los Convenios de Atenas de 1974 y a la normativa UE
 - 5.8.3. Definiciones de pasajero, equipaje y billete
 - 5.8.4. Obligaciones de las partes
 - 5.8.5. Régimen de responsabilidad: limitación
 - 5.8.6. Casos paradójicos. Los buques Ro-Ro, Ro-Pax
 - 5.9. El contrato de remolque
 - 5.9.1. Concepto y regulación
 - 5.9.2. Remolque transporte-v- remolque maniobra
 - 5.9.3. Remolque de fortuna
 - 5.9.4. Responsabilidad, acciones y prescripción
 - 5.9.5. Contratos tipo de remolque con especial referencia a las pólizas tipo BIMCO
 - 5.9.6. El remolque como servicio portuario a la luz del Reglamento (UE) 2017/352
 - 5.10. El contrato de chárter náutico

Módulo 6. Contratos auxiliares y otros contratos de la navegación

- 6.1. El contrato de gestión naval I
 - 6.1.1. Delimitación de la figura, naturaleza y regulación
- 6.2. El contenido del mandato de gestión
 - 6.2.1. El contrato de gestión naval II
 - 6.2.2. Obligaciones, derechos y responsabilidad del gestor
 - 6.2.3. La responsabilidad del gestor y armador frente a terceros
- 6.3. El consignatario del buque I
 - 6.3.1. Concepto, naturaleza y regulación
 - 6.3.2. Obligaciones y derechos
- 6.4. El consignatario del buque II
 - 6.4.1. La responsabilidad del consignatario
- 6.5. El contrato de practicae
 - 6.5.1. Naturaleza y ámbito de la regulación del practicae en la LNM
 - 6.5.2. Definición del contrato de practicae
 - 6.5.3. Obligaciones de las partes
 - 6.5.4. Responsabilidad por daños durante la ejecución del practicae
- 6.6. El contrato de manipulación portuaria I
 - 6.6.1. Introducción
 - 6.6.2. Concepto, régimen y obligaciones en el contrato de manipulación portuaria. Contratación y documentación
- 6.7. El contrato de manipulación portuaria II
 - 6.7.1. Régimen de responsabilidad
 - 6.7.1.1. Daño o pérdida de las mercancías
 - 6.7.1.2. El retraso en la Ley de Navegación Marítima. El concepto de retraso
 - 6.7.1.3. Daños indemnizables y su limitación de responsabilidad
 - 6.7.1.4. Cuantificación de la responsabilidad por retraso
 - 6.7.1.5. Diferencias con la responsabilidad por daño, pérdida o retraso en el contrato de fletamento
 - 6.7.1.6. Responsabilidad del consignatario, porteador, transitario, y demás comisionistas de transporte

- 6.7.1.7. Acción directa contra el operador
- 6.7.1.8. Aplicación del régimen de responsabilidad a las diversas acciones
- 6.7.1.9. Protestas y prescripción
- 6.7.1.10. Derecho de retención del operador

- 6.8. El transitario
- 6.9. El contrato de mediación para la explotación del buque
- 6.10. El contrato de clasificación del buque

Módulo 7. Accidentes de la navegación

- 7.1. El abordaje I
 - 7.1.1. Régimen jurídico del abordaje
 - 7.1.2. Concepto de abordaje
 - 7.1.3. Criterios generales de responsabilidad en supuestos de abordaje
- 7.2. El abordaje II
 - 7.2.1. El régimen de culpa probada. Responsabilidad por abordaje en supuestos de culpa común o culpa compartida por ambos buques
 - 7.2.2. Responsabilidad contractual versus responsabilidad extracontractual: la eterna discusión
- 7.3. El abordaje III
 - 7.3.1. El régimen de culpa probada. Responsabilidad por abordaje en supuestos de culpa común o culpa compartida por ambos buques
 - 7.3.2. Responsabilidad contractual versus responsabilidad extracontractual: la eterna discusión
 - 7.3.3. La aplicación del régimen de la Ley de Navegación Marítima e irrelevancia de la naturaleza de la jurisdicción ante la que se ventilan las responsabilidades
 - 7.3.4. Ausencia de requisitos formales
 - 7.3.5. Plazos para el ejercicio de las acciones derivadas del abordaje
- 7.4. La avería gruesa
 - 7.4.1. Introducción
 - 7.4.2. Concepto
 - 7.4.3. Contribución a la avería gruesa
 - 7.4.4. Decisión del acto de avería gruesa y ausencia de las formalidades
 - 7.4.5. Causación culposa de la situación de peligro
 - 7.4.6. Derecho de retención

- 7.4.7. Liquidación de la avería gruesa
- 7.4.8. Libertad de pactos sobre las reglas para efectuar la liquidación
- 7.4.9. Las reglas de York y Amberes
- 7.4.10. Plazo para exigir la contribución a la avería gruesa
- 7.5. El Salvamento I
 - 7.5.1. Introducción
 - 7.5.2. Régimen jurídico aplicable
 - 7.5.3. Concepto
 - 7.5.4. Figuras afines
- 7.6. El Salvamento II
 - 7.6.1. Contratos de salvamento
 - 7.6.2. Obligaciones de las partes
 - 7.6.3. Derecho a premio. Compensación especial
 - 7.6.4. Sujetos obligados al premio
 - 7.6.5. Reparto del premio entre armador y dotación
 - 7.6.6. Derecho de retención
 - 7.6.7. Intervención de la Administración Marítima
 - 7.6.8. Jurisdicción y procedimiento
- 7.7. Bienes naufragados y hundidos
 - 7.7.1. Obligación de notificación
 - 7.7.2. Otras obligaciones de los propietarios de los buques y demás bienes siniestrados
 - 7.7.3. Derechos de propiedad
 - 7.7.4. Extracciones
 - 7.7.5. Buques y embarcaciones de Estado naufragados o hundidos
 - 7.7.6. Patrimonio cultural subacuático situados más allá del mar territorial
- 7.8. Responsabilidad civil por contaminación I
 - 7.8.1. Antecedentes de las normas uniformes
 - 7.8.2. Régimen regulador
 - 7.8.3. Convenios Internacionales
 - 7.8.4. Ámbito de aplicación de la LNM
 - 7.8.5. Sujetos responsables bajo la LNM
 - 7.8.6. Sujetos responsables bajo los Convenios Internacionales
- 7.9. Responsabilidad civil por contaminación II
 - 7.9.1. Fundamentos de la responsabilidad
 - 7.9.2. Exoneración de responsabilidad
 - 7.9.3. La culpa del perjudicado
 - 7.9.4. Alcance de la indemnización
 - 7.9.5. Coste de las medidas razonablemente aceptadas para prevenir o minimizar los daños por contaminación
 - 7.9.6. Aseguramiento obligatorio
 - 7.9.7. Limitación de responsabilidad por contaminación
 - 7.9.8. Pérdida del derecho a limitar la responsabilidad
 - 7.9.9. El "Prestige" última gran catástrofe marítima
- 7.10. La limitación de la responsabilidad por créditos marítimos
 - 7.10.1. Introducción
 - 7.10.2. Justificación
 - 7.10.3. Derecho a limitar la responsabilidad
 - 7.10.4. Régimen aplicable
 - 7.10.5. Regímenes especiales
 - 7.10.6. Pérdida del derecho
 - 7.10.7. Créditos limitables
 - 7.10.8. Reclamaciones excluidas
 - 7.10.9. Sumas máximas de indemnización
 - 7.10.10. Límites especiales
 - 7.10.11. Comunicaciones de acreedores
 - 7.10.12. Subrogación
 - 7.10.13. Conversión a la moneda nacional
 - 7.10.14. El fondo de limitación
 - 7.10.15. El destino del fondo y paralización de otras medidas

Módulo 8. El seguro marítimo

- 8.1. Régimen jurídico y concepto. Disposiciones comunes del seguro marítimo
- 8.2. Elementos del contrato
 - 8.2.1. Elementos personales
 - 8.2.2. Elementos formales
 - 8.2.3. Elementos reales
- 8.3. Elementos del contrato
 - 8.3.1. Elementos personales
 - 8.3.2. Elementos formales
 - 8.3.3. Elementos reales
- 8.4. Obligaciones de las partes
 - 8.4.1. Obligaciones del asegurado
 - 8.4.2. Obligaciones del asegurador
- 8.5. De las disposiciones adicionales del seguro de buque
 - 8.5.1. Modalidades de seguro de buque: por tiempo o por viaje
 - 8.5.2. Riesgos "especiales" incluidos y excluidos
 - 8.5.3. Especialidades en materia de liquidación
 - 8.5.4. Primas y extornos
- 8.6. pólizas del seguro de buques y embarcaciones
- 8.7. El seguro de mercancías
 - 8.7.1. El seguro de transporte de mercancías por diferentes medios
 - 8.7.2. El seguro y los Contratos de compra y suministro
 - 8.7.3. Los riesgos
 - 8.7.4. Localización del Riesgo en los INCOTERMS 2010
 - 8.7.5. Transporte y Limitación de responsabilidad del transportista
 - 8.7.6. Valor asegurable. La Garantía en el Seguro de transporte de mercancías
 - 8.7.7. El seguro de transporte de mercancías por vía marítima
 - 8.7.7.1. La póliza española y su ampliación
 - 8.7.7.2. Las condiciones inglesas del instituto de aseguradores de Londres
 - 8.7.7.2.1. Comparativo de coberturas
 - 8.7.7.2.2. Cláusulas de adaptación y sumisión
 - 8.7.7.2.3. Análisis de las cláusulas más significativas





- 8.8. Los clubes de protección e indemnización
 - 8.8.1. Los orígenes
 - 8.8.2. Los clubes de casco
 - 8.8.3. Los clubes de protección
 - 8.8.4. Los clubes de indemnización
 - 8.8.5. Los clubes de P&I
- 8.9. Características de los clubes de P&I
 - 8.9.1. Mutualidad
 - 8.9.2. Membresía y cesión de derechos
 - 8.9.3. Primas, retornos y reservas
- 8.10. Coberturas y exclusiones
 - 8.10.1. La regla Ómnibus
 - 8.10.2. La regla "pay to be paid"
 - 8.10.3. Los Derechos de Subrogación
 - 8.10.4. Terminación del contrato de seguro de P&I

Módulo 9. Especialidades procesales

- 9.1. Las especialidades procesales
- 9.2. Jurisdicción y competencia I
 - 9.2.1. Introducción.
 - 9.2.2. Novedades de la LNM
 - 9.2.3. Tendencia de los tribunales antes de la LNM. Referencia al derecho comparado
- 9.3. Jurisdicción y competencia II
 - 9.3.1. Debate en materia de Jurisdicción y competencia después de la LNM
 - 9.3.2. Sentencias de las Audiencias Provinciales
 - 9.3.3. Observaciones
 - 9.3.4. Conclusión
- 9.4. Embargo preventivo de buques I
 - 9.4.1. Introducción y fuentes
 - 9.4.2. Régimen jurídico

- 9.5. Embargo preventivo de buques II
 - 9.5.1. Presupuestos para la obtención del embargo preventivo
 - 9.5.1.1. Alegación del crédito marítimo y otros créditos
 - 9.5.1.2. Embargabilidad del buque
 - 9.5.1.3. Garantía para la obtención del embargo
 - 9.5.1.4. Tramitación procesal de la medida de embargo
- 9.6. Embargo preventivo de buques III
 - 9.6.1. Jurisdicción y competencia
 - 9.6.2. Ejecución y notificación del embargo
 - 9.6.3. Liberación del buque embargado. Prestación de caución sustitutoria
 - 9.6.4. Oposición al embargo y el posible embargo "ilícito"
 - 9.6.5. Ratificación del embargo
 - 9.6.6. Prohibición de doble embargo
- 9.7. Venta forzosa de buques I
 - 9.7.1. Introducción
 - 9.7.2. Supuestos admitidos que dan lugar a la venta forzosa
 - 9.7.3. Especial referencia a la acción hipotecaria
 - 9.7.4. Fuentes
- 9.8. Venta forzosa de buques II
 - 9.8.1. Procedimiento. Especialidades de la LNM
 - 9.8.2. Tercerías de mejor derecho
 - 9.8.3. Realización
 - 9.8.4. Efectos
- 9.9. Procedimiento para limitar la responsabilidad por créditos marítimos I
 - 9.9.1. Derecho a invocar la limitación de responsabilidad
 - 9.9.2. Competencia
 - 9.9.3. Iniciación y plazo de constitución del fondo de limitación
 - 9.9.4. Contenido de la solicitud del fondo de limitación
 - 9.9.5. Admisión, subsanación y/o denegación
- 9.10. Procedimiento para limitar la responsabilidad por créditos marítimos II
 - 9.10.1. El comisario-liquidador. Nombramiento y actuaciones
 - 9.10.1.1. Nombramiento
 - 9.10.2.2. Formación de piezas y reparto provisional
 - 9.10.3.3. Publicidad y notificación a los acreedores de la formación de los estados
 - 9.10.2. Formación de los estados pasivo y activo
 - 9.10.3. Auto de formación del estado pasivo
 - 9.10.4. Auto de formación del estado activo. Complemento del estado activo
 - 9.10.5. Terminación por improcedencia de la limitación
 - 9.10.6. Pieza y auto de reparto

Módulo 10. Certificación pública de determinados expedientes de derecho marítimo

- 10.1. La regulación de la certificación pública de expedientes de derecho marítimo. Concepto y disposiciones generales
 - 10.1.1. Antecedentes históricos
 - 10.1.2. Concepto desde la perspectiva de la LNM
- 10.2. Protesta de mar por incidencias en el viaje
 - 10.2.1. Antecedentes
 - 10.2.2. Supuestos de hecho
 - 10.2.3. Procedimiento y tramitación
- 10.3. Liquidación de avería gruesa I
 - 10.3.1. Supuestos encuadrables. Concepto avería gruesa
- 10.4. Liquidación de avería gruesa I
 - 10.4.1. Procedimiento y tramitación
- 10.5. Depósito y venta de mercancías y equipajes en transporte marítimo
 - 10.5.1. Introducción
- 10.6. Depósito y venta de mercancías y equipajes en transporte marítimo
 - 10.6.1. Supuestos encuadrables y de aplicación
 - 10.6.2. Procedimiento y tramitación



- 10.7. Expediente sobre extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque I
 - 10.7.1. Introducción
- 10.8. Expediente sobre extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque II
 - 10.8.1. Supuestos encuadrables y de aplicación
 - 10.8.2. Procedimiento y tramitación
- 10.9. Enajenación de efectos mercantiles alterados o averiados I
 - 10.9.1. Introducción
- 10.10. Enajenación de efectos mercantiles alterados o averiados II
 - 10.10.1. Supuestos encuadrables y de aplicación
 - 10.10.2. Procedimiento y tramitación

“

*Una experiencia de capacitación única,
clave y decisiva para impulsar tu desarrollo
profesional y dar el salto definitivo”*

06

Metodología

Este programa de capacitación ofrece una forma diferente de aprender. Nuestra metodología se desarrolla a través de un modo de aprendizaje de forma cíclica: ***el Relearning***.

Este sistema de enseñanza es utilizado, por ejemplo, en las facultades de medicina más prestigiosas del mundo y se ha considerado uno de los más eficaces por publicaciones de gran relevancia como el ***New England Journal of Medicine***.



“

Descubre el Relearning, un sistema que abandona el aprendizaje lineal convencional para llevarte a través de sistemas cíclicos de enseñanza: una forma de aprender que ha demostrado su enorme eficacia, especialmente en las materias que requieren memorización”

En TECH empleamos el Método del Caso

Nuestro programa ofrece un método revolucionario de desarrollo de habilidades y conocimientos. Nuestro objetivo es afianzar competencias en un contexto cambiante, competitivo y de alta exigencia.

“

Con TECH podrás experimentar una forma de aprender que está moviendo los cimientos de las universidades tradicionales de todo el mundo”



Nuestra universidad es la primera en el mundo que combina los case studies de Harvard Business School con un sistema de aprendizaje 100% online basado en la reiteración.



El alumno aprenderá, mediante actividades colaborativas y casos reales, la resolución de situaciones complejas en entornos empresariales reales.

Un método de aprendizaje innovador y diferente

Este programa intensivo de Derecho de TECH Global University te preparará para afrontar todos los retos en esta área, tanto en el ámbito nacional como internacional. Su objetivo principal es favorecer el crecimiento personal y profesional ayudándote a conseguir el éxito. Para ello nos basamos en los *case studies* de Harvard Business School, con la cual tenemos un acuerdo estratégico, que nos permite emplear los materiales con los que se estudia en la más prestigiosa universidad del mundo.

“

Somos la única universidad online que ofrece los materiales de Harvard como material docente en sus cursos”

El método del caso ha sido el sistema de aprendizaje más utilizado por las mejores escuelas de negocios del mundo desde que éstas existen. Desarrollado en 1912 para que los estudiantes de Derecho no solo aprendiesen las leyes a base de contenidos teóricos, el método del caso consistió en presentarles situaciones complejas reales para que tomaran decisiones y emitieran juicios de valor fundamentados sobre cómo resolverlas. En 1924 se estableció como método estándar de enseñanza en Harvard.

Ante una determinada situación, ¿qué debería hacer un profesional? Esta es la pregunta a la que nos enfrentamos en el método del caso, un método de aprendizaje orientado a la acción. A lo largo del curso, los estudiantes se enfrentarán a múltiples casos reales. Deberán integrar todos sus conocimientos, investigar, argumentar y defender sus ideas y decisiones.

Relearning Methodology

Nuestra universidad es la primera en el mundo que combina los *case studies* de Harvard University con un sistema de aprendizaje 100% online basado en la reiteración, que combina 8 elementos didácticos diferentes en cada lección.

Potenciamos los *case studies* de Harvard con el mejor método de enseñanza 100% online: el Relearning.

En 2019, obtuvimos los mejores resultados de aprendizaje de todas las universidades online en español en el mundo.

En TECH aprenderás con una metodología vanguardista concebida para capacitar a los directivos del futuro. Este método, a la vanguardia pedagógica mundial, se denomina Relearning.

Nuestra universidad es la única en habla hispana licenciada para emplear este exitoso método. En 2019, hemos conseguido mejorar los niveles de satisfacción global de nuestros alumnos (calidad docente, calidad de los materiales, estructura del curso, objetivos...) con respecto a los indicadores de la mejor universidad online en español.



En nuestro programa, el aprendizaje no es un proceso lineal, sino que sucede en espiral (aprender, desaprender, olvidar y reaprender). Por eso, combinamos cada uno de estos elementos de forma concéntrica. Con esta metodología se han capacitado más de 650.000 graduados universitarios con un éxito sin precedentes en ámbitos tan distintos como la bioquímica, la genética, la cirugía, el derecho internacional, las habilidades directivas, las ciencias del deporte, la filosofía, el derecho, la ingeniería, el periodismo, la historia o los mercados e instrumentos financieros. Todo ello en un entorno de alta exigencia, con un alumnado universitario de un perfil socioeconómico alto y una media de edad de 43,5 años.

El Relearning te permitirá aprender con menos esfuerzo y más rendimiento, implicándote más en tu capacitación, desarrollando el espíritu crítico, la defensa de argumentos y el contraste de opiniones: una ecuación directa al éxito.

A partir de la última evidencia científica en el ámbito de la neurociencia, no solo sabemos organizar la información, las ideas, las imágenes y los recuerdos, sino que sabemos que el lugar y el contexto donde hemos aprendido algo es fundamental para que seamos capaces de recordarlo y almacenarlo en el hipocampo, para retenerlo en nuestra memoria a largo plazo.

De esta manera, y en lo que se denomina Neurocognitive context-dependent e-learning, los diferentes elementos de nuestro programa están conectados con el contexto donde el participante desarrolla su práctica profesional.



Este programa ofrece los mejores materiales educativos, preparados a conciencia para los profesionales:



Material de estudio

Todos los contenidos didácticos son creados por los especialistas que van a impartir el curso, específicamente para él, de manera que el desarrollo didáctico sea realmente específico y concreto.

Estos contenidos son aplicados después al formato audiovisual, para crear el método de trabajo online de TECH. Todo ello, con las técnicas más novedosas que ofrecen piezas de gran calidad en todos y cada uno los materiales que se ponen a disposición del alumno.



Clases magistrales

Existe evidencia científica sobre la utilidad de la observación de terceros expertos.

El denominado Learning from an Expert afianza el conocimiento y el recuerdo, y genera seguridad en las futuras decisiones difíciles.



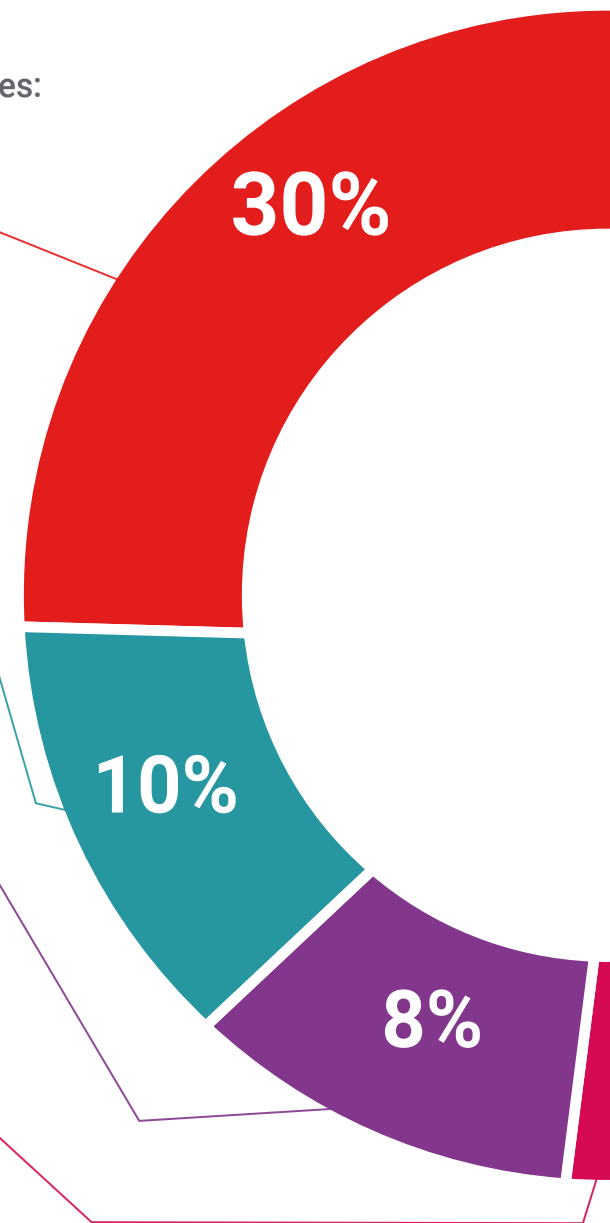
Prácticas de habilidades y competencias

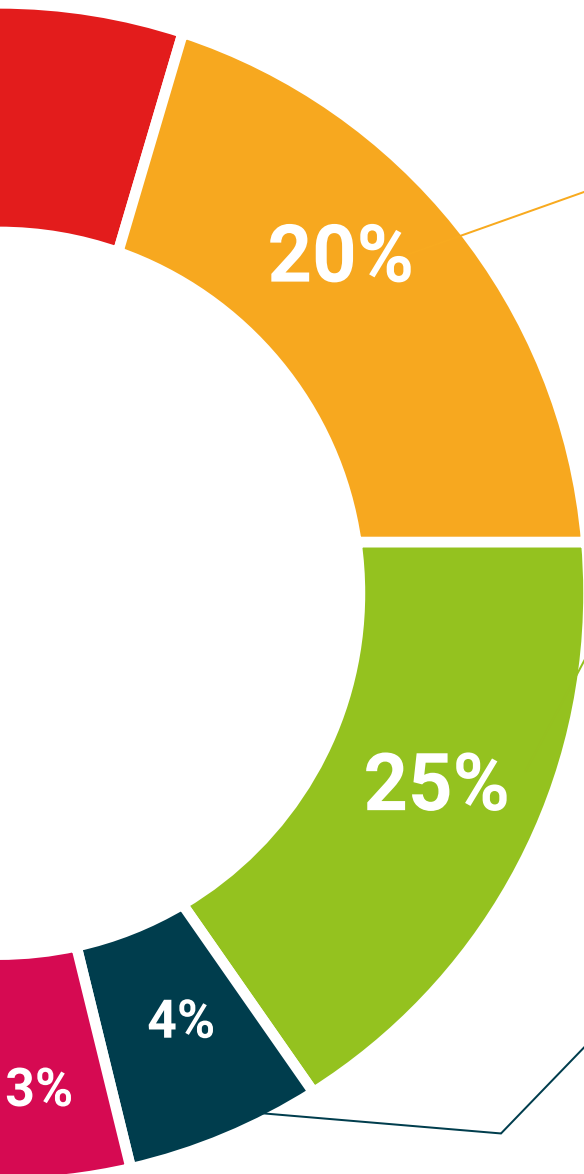
Realizarán actividades de desarrollo de competencias y habilidades específicas en cada área temática. Prácticas y dinámicas para adquirir y desarrollar las destrezas y habilidades que un especialista precisa desarrollar en el marco de la globalización que vivimos.



Lecturas complementarias

Artículos recientes, documentos de consenso y guías internacionales, entre otros. En la biblioteca virtual de TECH el estudiante tendrá acceso a todo lo que necesita para completar su capacitación.





Case studies

Completarán una selección de los mejores casos studies de la materia que se emplean en Harvard. Casos presentados, analizados y tutorizados por los mejores especialistas del panorama internacional.



Resúmenes interactivos

El equipo de TECH presenta los contenidos de manera atractiva y dinámica en píldoras multimedia que incluyen audios, vídeos, imágenes, esquemas y mapas conceptuales con el fin de afianzar el conocimiento.

Este exclusivo sistema educativo para la presentación de contenidos multimedia fue premiado por Microsoft como "Caso de éxito en Europa".



Testing & Retesting

Se evalúan y reevalúan periódicamente los conocimientos del alumno a lo largo del programa, mediante actividades y ejercicios evaluativos y autoevaluativos para que, de esta manera, el estudiante compruebe cómo va consiguiendo sus metas.



07

Titulación

El Máster Título Propio en Derecho Marítimo y Portuario garantiza, además de la capacitación más rigurosa y actualizada, el acceso a un título Máster Propio expedido por TECH Global University.



“

Supera con éxito este programa y recibe tu titulación universitaria sin desplazamientos ni farragosos trámites”

Este programa te permitirá obtener el título propio de **Máster en Derecho Marítimo y Portuario** avalado por **TECH Global University**, la mayor Universidad digital del mundo.

TECH Global University, es una Universidad Oficial Europea reconocida públicamente por el Gobierno de Andorra (*boletín oficial*). Andorra forma parte del Espacio Europeo de Educación Superior (EEES) desde 2003. El EEES es una iniciativa promovida por la Unión Europea que tiene como objetivo organizar el marco formativo internacional y armonizar los sistemas de educación superior de los países miembros de este espacio. El proyecto promueve unos valores comunes, la implementación de herramientas conjuntas y fortaleciendo sus mecanismos de garantía de calidad para potenciar la colaboración y movilidad entre estudiantes, investigadores y académicos.

Este título propio de **TECH Global University**, es un programa europeo de formación continua y actualización profesional que garantiza la adquisición de las competencias en su área de conocimiento, confiriendo un alto valor curricular al estudiante que supere el programa.

Título: **Máster Título Propio en Derecho Marítimo y Portuario**

Modalidad: **online**

Duración: **12 meses**

Acreditación: **60 ECTS**

tech global university

D/Dña _____ con documento de identificación _____ ha superado con éxito y obtenido el título de:

Máster Título Propio en Derecho Marítimo y Portuario

Se trata de un título propio de 1.800 horas de duración equivalente a 60 ECTS, con fecha de inicio dd/mm/aaaa y fecha de finalización dd/mm/aaaa.

TECH Global University es una universidad reconocida oficialmente por el Gobierno de Andorra el 31 de enero de 2024, que pertenece al Espacio Europeo de Educación Superior (EEES).


En Andorra la Vella, a 28 de febrero de 2024


 Dr. Pedro Navarro Illana
 Rector

código único TECH: AFW0R235 | technute.com/titulos

Máster Título Propio en Derecho Marítimo y Portuario

Distribución General del Plan de Estudios		Distribución General del Plan de Estudios	
Tipo de materia	Créditos ECTS	Curso	Materia
Obligatoria (OB)	60	1º	Derecho marítimo y ordenación administrativa de la navegación
Optativa (OP)	0	1º	Derecho portuario
Prácticas Externas (PR)	0	1º	Vehículos de la navegación y sujetos de la navegación
Trabajo Fin de Máster (TFM)	0	1º	Construcción Naval
	Total 60	1º	Los contratos de utilización del buque
		1º	Contratos auxiliares y otros contratos de la navegación
		1º	Accidentes de la navegación
		1º	El seguro marítimo
		1º	Especialidades procesales
		1º	Certificación pública de determinados expedientes de derecho marítimo


 Dr. Pedro Navarro Illana
 Rector

tech global university

*Apostilla de La Haya. En caso de que el alumno solicite que su título en papel recabe la Apostilla de La Haya, TECH Global University realizará las gestiones oportunas para su obtención, con un coste adicional.

salud futuro
confianza personas
educación información tutores
garantía acreditación enseñanza
instituciones tecnología aprendizaje
comunidad compromiso
atención personalizada innovación
conocimiento presente calidad
desarrollo web formación
aula virtual idiomas



Máster Título Propio Derecho Marítimo y Portuario

- » Modalidad: **online**
- » Duración: **12 meses**
- » Titulación: **TECH Global University**
- » Acreditación: **60 ECTS**
- » Horario: **a tu ritmo**
- » Exámenes: **online**

Máster Título Propio

Derecho Marítimo y Portuario

MARITIME
LAW